

Beschlussvorlage

zur Vorberatung im **Ortsbeirat Stadtmitte**
zur Vorberatung im **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**
zur Behandlung im **Gemeinderat**

Betreff:	Radbrücke Mitte; Baubeschluss
Bezug:	Vorlage 56/2017 (Planungsbeschluss); Vorlage 433/2017 (Vergabe der Planungsleistungen)
Anlagen: 5	Anlage 1: Planungsbeschluss 2017 Anlage 2: Planung 2019 Anlage 3: Entwurf Anlage 4: Variante Anlage 5: Aufteilung Baumaßnahmen

Beschlussantrag:

Dem Neubau der Radwegbrücke Mitte über die Steinlach im Zuge der Wöhrdstraße als Stahlhohlkastenbrücke entsprechend der Entwurfsplanung in Anlage 3 vom 14.12.2018 wird zugestimmt.

Finanzielle Auswirkungen	HH-Stelle	2019
Vermögenshaushalt		
Neubau Radweg Wöhrdstraße; Planungs- und Baukosten	2.6300.9500.000-1086	900.000 €
Summe		900.000 €

Ziel:

Herstellung einer direkten Achse für Radfahrer von der Bismarckstraße zur Wöhrdstraße und Verbesserung des Radwegenetzes.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Eine neue Brücke annähernd parallel zur jetzigen Straßenbrücke soll den Radverkehr von und über die Blaue Brücke in bzw. aus Richtung Innenstadt aufnehmen und damit zu einer Entlastung der Steinlachbrücke Friedrichstraße dienen und das Angebot für den Radverkehr deutlich verbessern. (siehe Anlagen 1 und 2) Die neue Brücke kann aufgrund der geringeren Last schlank gestaltet werden und ist architektonisch mit dem Ersatzneubau der Straßenbrücke abzustimmen. Bei vorgeschaltetem Bau der Radwegbrücke können - wie bereits beim Planungsbeschluss dargestellt - die Kosten für eine Behelfsbrücke gespart werden, da die Radwegbrücke während der Bauzeit der Straßenbrücke auch für Fußgänger freigegeben wird.

2. Sachstand

Auf der Grundlage des Planungsbeschlusses (Vorlage 56/2017) sollte der Abriss und die Erneuerung der Straßenbrücke Friedrichstraße und der Neubau Radbrücke Wöhrdstraße vom gleichen Planungsteam bearbeitet werden. In einem offenen und europaweit ausgeschriebenen Vergabeverfahren wurde eine Ingenieurgemeinschaft ausgewählt:

Leonhardt, Andrä und Partner, Stuttgart, als Tragwerksplaner
Klinger und Partner, Stuttgart, als Verkehrsplaner
Gänßle und Hehr, Esslingen, als Freianlagenplaner

Radverkehrsführung

Lage der Radbrücke

Es wurden verschiedenen geometrische Lagen der Radbrücke untersucht. Es wurde eine Lage gewählt, die eine hohe Flexibilität für die Planung der Radverkehrsführung in den Anschlussbereichen der Radbrücke aufweist und sich durch folgende Punkte auszeichnet:

Nördlicher Landungspunkt (Wöhrdstraße):

- Der nördliche Landungspunkt der Brücke ist ausreichend von der Kreuzung Wöhrdstraße/Friedrichstraße abgerückt, um Konflikte zwischen Rad- und Kfz-Verkehr zu vermeiden und Sichtbeziehungen zwischen allen Verkehrsteilnehmern zu gewährleisten.
- Die Radverkehrsführung kann im nördlichen Anschlussbereich möglichst linear und direkt weitergeführt werden.

Südlicher Landungspunkt (Friedrichstraße):

- Der südliche Landungspunkt ist für Radfahrende, die auf der Fahrbahn der Friedrichstraße fahren, wie auch für Radfahrende, die auf dem freigegebenen Gehweg fahren, gut anfahrbar.
- Durch das in die Böschung vorgeschobene Widerlager der Brücke entsteht ein vergrößerter Aufstellbereich für den Fuß- und Radverkehr im Bereich der Signalanlage.

- Die Radverkehrsführung kann im südlichen Anschlussbereich möglichst linear und direkt weitergeführt werden.

Radbrücke und Anschlussbereiche

Durch die definierte Lage der Radbrücke sind sinnvolle Anschlussmöglichkeiten für die Radverkehrsführung machbar. Die Planung der Radverkehrsführung muss dabei bestehende und zukünftige Rahmenbedingungen berücksichtigen und bewältigen.

Im nördlichen Anschlussbereich sind die Zufahrten und die Anlieferung zum Bootshaus zwischen den Gebäuden Nr. 25 und 10 sowie der Betrieb der Neckarwerkstatt in der Planung berücksichtigt.

Auch die Ein- und Ausfahrt des Neckarparkhauses mit seinen starken Besucherverkehren und wiederkehrende Rückstausituationen in der Wöhrdstraße zählen dazu. Die zukünftige Gestaltung der Wöhrdstraße ist derzeit noch offen.

Im südlichen Anschlussbereich richtet sich der Fokus auf den Gehwegbereich, der für den Radverkehr freigegeben ist. Es befinden sich dort Fußgängerquerungen sowie eine Bushaltestelle ohne eigene Wartefläche. Zudem ist der Bereich durch Einbauten zusätzlich beengt und die Zugänge zur Gastronomie befinden sich dort.

Die Verwaltung prüft gegenwärtig verschiedene Varianten der Radverkehrsführung und führt Gespräche mit der Neckarwerkstatt und dem Bootshaus.

Ebenso sollen die Varianten in einem Vororttermin mit Vertretern des Gemeinderats bis zum Sommer erörtert werden.

Die Verwaltung wird dem Gemeinderat einen separaten Beschlussantrag zur Radverkehrsführung vorbereiten, in dem die Ergebnisse aus den Terminen einfließen werden. Aufgrund des größeren zeitlichen Vorlaufs für das Brückenbauwerk ist es erforderlich, den Baubeschluss für die Radbrücke jecoh bereits jetzt zu fassen. Eine Entscheidung über die Radverkehrsführung in den Anschlussbereichen kann davon unabhängig getroffen werden.

Radverkehr auf der Straßenbrücke

Durch die künftige Sperrung der Ost-Westverbindung am ZOB für den Kfz-Verkehr ist mit einem reduzierten Verkehrsaufkommen stadtauswärts auf der Friedrichstraße sowie Richtung Poststraße zu rechnen.

Der Radverkehr wird durch die Radbrücke zukünftig in die Wöhrdstraße gelenkt. Der Radverkehr Richtung Zinserdreieck sowie stadtauswärts erhält, wie bisher, ein eigenständiges Angebot in Form von Schutz- und Radfahrstreifen.

Die Radverkehrsführung Richtung Zinserdreieck wird auf der Straßenbrücke zwischen die beiden Kfz-Fahrs Spuren (geradeaus und rechts abbiegen) gelegt. Der Konfliktpunkt am Knoten Wöhrdstraße zwischen dem Rechtsabbieger und dem geradeaus fahrenden Radverkehr und der querenden Fußgängerquerung wird entschärft. Der Verflechtungsbereich zwischen MIV und Radverkehr liegt durch die angepasste Radverkehrsführung außerhalb des Knotens in einem übersichtlichen Bereich. Dadurch wird auch die Gefahr durch den toten Winkel beim Abbiegen reduziert. Der MIV muss an der Kreuzung nur noch auf den Fußgängerverkehr achten. Außerdem wird der geradeausfahrende MIV nicht mehr gemeinsam mit dem rechtsabbiegenden MIV geführt.

Es ist ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) am Knoten Poststraße vorgesehen, wie es ihn beispielsweise auf der Eberhardsbrücke gibt, der den Radverkehr in das Blickfeld des MIV bringt und das Linksabbiegen des Radverkehrs in die Poststraße verbessern soll. Die Verkehrsführung sowie Anpassungen in der Signalisierung werden noch im Detail geprüft und müssen durch das Sicherheitsaudit bewertet werden.

Konstruktion und Gestaltung

Nach Ermittlung der optimalen Lage der Radbrücke wurde die ansprechendste und kostengünstigste konstruktive Lösung ausgewählt. Die Verwaltung empfiehlt hier die Ausführung als beidseitig eingespannte Balkenbrücke. Der Balken wird so schlank wie möglich als Stahlhohlkasten ausgeführt. Der Stahlbalken begünstigt einen schnellen Bauablauf, da er im Werk hergestellt und in relativ kurzer Zeit vor Ort eingehängt werden kann. Dadurch kann auf ein Lehrgerüst verzichtet werden. Maximal eine temporäre Mittelstütze könnte erforderlich werden.

Die Führung von Leitungen unter der Brücke wird vermieden. Eine Beleuchtung innerhalb der Handläufe wird nicht als sinnvoll angesehen, da dies die Nutzung durch Fußgänger bestärken würde. Eine ausreichende Beleuchtung soll durch Straßenlampen an den Brückenköpfen gewährleistet werden. Das Geländer kann leichter ausfallen als bei einer Straßenbrücke, muss jedoch die Mindesthöhe von 1,30 m für Radwege einhalten. Im Entwurf sollen die Geländer der Radwegbrücke und Straßenbrücke aufeinander abgestimmt werden.

Die Radwegbrücke wird ein konstantes Gefälle von etwa 5,5 % vorweisen.

Die von der Verwaltung empfohlenen Brückenkonstruktionen sind beide in Brückenmitte über der Steinlach verjüngt. In weiteren Gestaltungsdetails sollen die Brücken miteinander abgestimmt werden.

Die Fahrbahnplatte wird aus Beton erstellt. Eine Freiflächenheizung könnte Unterhaltungskosten sparen und die Dauerhaftigkeit der Brücke verbessern, da dann kein Salz gestreut werden muss. Eine Beschichtung der Betonplatte, um eine farbliche Abhebung oder eine noch bessere Rutsicherheit zu gewährleisten, wird noch diskutiert.

Zeitplan:

Quartal I-III, 2019: Ausführungsplanung

Quartal III, 2019: Veröffentlichung der Ausschreibung der Bauleistungen

Quartal IV 2019 bis Quartal III 2020: Bauausführung

3. Vorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung empfiehlt die Planung und Bau der Radwegbrücke Wöhrdstraße als beidseitig eingespannte Stahl-Balkenbrücke (siehe Anlage 3) zu beschließen. Diese Lösung bietet mehrere Vorteile:

- ästhetisch anspruchsvoll
- passt gestalterisch zu der vorgeschlagenen Konstruktion der Steinlachbrücke Friedrichstraße
- schnell baubar durch hohen Vorfertigungsgrad
- geringste Kosten: Bruttobaukosten von 860.000,- €

Hinzu kommen weitere Kosten, von denen eine genaue Aufstellung in Punkt 5. gegeben ist.

4. Lösungsvarianten

Alternativ stellte die Planungsgemeinschaft eine Konstruktion der Radbrücke als Stahl-Bogenbrücke mit aufgeständerter Fahrbahn (siehe Anlage 4) vor. Diese Lösung hätte folgende Nachteile:

- konstruktiv anfälliger
- bietet weniger Raum unter der Brücke
- hohe Kosten: Bruttobaukosten von 1,1 Mio €

5. Finanzielle Auswirkungen

Neben der Steinlachbrücke Friedrichstraße werden in diesem Bereich der Vorplatz Casino und die neue Radbrücke Wöhrdstraße bzw. Mitte realisiert und aus unterschiedlichen Haushaltsstellen finanziert. Die Zuordnung dieser Bereiche zu den jeweiligen Haushaltsstellen ist in Anlage 5 abgebildet.

Der Umbau des Casino-Vorplatzes wird aus dem Sonderhaushalt Südliches Stadtzentrum finanziert. Für den Umbau von Wöhrdstraße und Bismarckstraße an den Anknüpfungspunkten der Radwegbrücke sind derzeit 480.000,- € brutto veranschlagt, die ebenfalls aus dem Sonderhaushalt Südliches Stadtzentrum finanziert werden. Die Gestaltung der Ufer wird auf Kosten von 120.000,- € brutto geschätzt. Die Planungskosten (Verkehrsanlagen- und Freianlagenplanung) liegen bei 120.000,- €. Diese Baumaßnahme wird in einer separaten Beschlussvorlage vorgestellt werden.

Verkehrsumleitungskosten werden auf 50.000,- € und Kosten für eventuellen Einbau einer Freiflächenheizung, die den Winterdienst überflüssig und die Dauerhaftigkeit der Brücke erheblich verbessern würde, auf 70.000,- € brutto geschätzt.

Die Gesamtkosten für Planung und Bau der Radwegbrücke liegen bei brutto ca. 1,1 Mio €, wovon maximal 600.000,- € gefördert werden, so dass die Stadt Tübingen ca. 500.000,- € tragen muss.

Kosten (brutto) Radwegbrücke Wöhrdstraße	
Planungskosten	140.000,- €
Baukosten	860.000,- €
Freiflächenheizung	70.000,- €
Verkehrsumleitung	50.000,- €
Gesamt	1.120.000,- €
Förderung	
Förderung aus Nationaler Klimaschutzinitiative: Radinfrastruktur-Offensive Tübingen zu max. 70 % der reinen Baukosten	ca. - 600.000,- €

